پژوهشنامه خراسان بزرگ

شماره ۴۸ پاییز ۱۴۰۱

No.48 Fall 2022

۱۱۳-۱۳۴

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۰۱/۰۳ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۰۸/۰۳

بررسی ساختار کالبدی-فضایی کاروانسراهای مسیر جاده ابریشم در خراسان بزرگ

➢ **مهلا مهیمنی***: دانشجوی کارشناسی ارشد، گروه معماری، دانشکده معماری، موسسه آموزش عالی اقبال لاهوری، مشهد، ایران

➢ **فائزه نبوی**: استادیار، گروه معماری، موسسه آموزش عالی بینالود، مشهد، ایران (f.nabavi@binaloud.ac.ir)

چکیده

نیاز به وجود سرپناه از گذشته تا به امروز باعث شده است انسان‌ها همواره در طول سفر نیز از آن غافل نباشند. کاروانسراها ازجمله بناهای قدیمی بین‌راهی و منزلگاه امن برای کاروانیان در مسیرهای مهم بازرگانی-زیارتی ایران بوده‌اند. بسیاری از کاروانسراها را می‌توان از نظر شیوه ساختمانی از شاهکارهای معماری و هنری زمان خود دانست. ابهامات متعددی در چگونگی تحولات ساختاری و فضایی این بناهای ارزشمند در ادوار مختلف تاریخی وجود دارد و از این‌رو، بررسی شیوهٔ طراحی آن‌ها ضرورت دارد. در پژوهش حاضر به معرفی ویژگی‌های کالبدی و ساختاری چند نمونه از کاروانسراهای واقع در شاهراه ابریشم (سرخس-سبزوار) پرداخته و آن‌ها را مورد تحلیل و بررسی قرار داده‌ایم. بر این اساس، سؤالات اصلی مقاله به شرح زیر مطرح می‌شوند: ساختار کالبدی کاروانسراهای موردنظر چگونه است؟ عناصر کالبدی و فضایی مؤثر در کاروانسراهای خراسان در مسیر ابریشم کدام‌اند؟ تحقیق انجام‌شده مبنی بر مطالعات اسنادی و میدانی تدوین، نوع پژوهش کاربردی و از نظر روش، تفسیری-تاریخی است به این صورت که مشاهدات و برداشت‌های اولیه از کاروانسراهای موردنظر انجام و در ادامه با توجه به مطالب گردآمده به بررسی برخی از مشخصات معماری این کاروانسراها در دوره‌های مختلف پرداخته شده است. درنهایت این بناها در نظام توده-فضا، ساختار کالبدی-فضایی، سلسله‌مراتب فضایی و فضای پر-خالی بررسی شده است که می‌تواند به‌عنوان ارائه راهکارهایی جهت طراحی مجتمع‌های بین‌راهی با هدف رفع نیازهای مردم جامعه و ایجاد فضایی مطلوب از گذشته تا به امروز یاری رساند.

واژگان کلیدی: کاروانسرا، جاده ابریشم، خراسان، ساختار کالبدی، سازماندهی فضای

Abstract

The need for a shelter from the past to the present has made people not always unaware of it during the trip. It can be considered as one of the architectural and artistic masterpieces of its time in terms of construction style. In the present study, we introduce the formative and structural features of some examples of caravanserais located on the Silk Highway (sarakhs-sabzevar) and analyze them. Accordingly, the main questions of the article are as follows: What is the formative structure of the inns? What are the formative and spatial elements effective in Khorasan caravanserais along the Silk Road? Therefore, the research is based on documentary and field studies. The type of this research is applied and in terms of method, interpretive-historical, so that the initial observations and perceptions of the caravanserai are done and then according to the contents of the tour. Some of the architectural features of these caravanserais are examined in different periods. Finally, this building is studied in mass-space system, formative-spatial structure, spatial hierarchy and full-empty space, which can be used as a solution for designing complexes. A way to help meet the needs of the people of the community and create a favorable atmosphere from the past to the present.

keywords: Caravanserai, The Silk Road, formative structure, Spatial organization

*نویسنده مسئول مکاتبات: (mahla_mhi75@yahoo.com)

مقدمه

یکی از ارزشمندترین و مهم‌ترین یادگاری معماری ایران، کاروانسراها هستند که از ایران باستان و در طی قرن‌های متمادی، به دلایل متفاوتی همچون تجاری، مذهبی و نظامی تکامل یافته است. کشور ایران در شاهراه تجاری شرقی-غربی یعنی از چین تا درياي مدیترانه قرار گرفته و دارای وسعت خاک بسیاری است، به همین دلیل از زمان‌های قدیم در احداث و ساخت راه‌های نظامي، تجارتي و غیره نقش مهمی را ایفا کرده است. به‌علاوه عبور جاده ابریشم از ایران که یکی از مهم‌ترین راه‌های تجارت در جهان باستان می‌باشد، باعث شکوفایی شهرهای مختلف خراسان در دوره‌های مختلف، قبل و بعد از اسلام شده بود (صبوری زالوآبی، ۱۳۹۲: ۱٤٦). قبل از اسلام واژه کاروانسرا «کاربات» بوده است و کاربات «خانه کاروان» معنی می‌دهد. این واژه مرکب از دو واژه فارسی «کاروان» و «سرا» است. کاروان یا کاربان (کار+بان، وان) واژه‌ای پهلوی ساسانی است. «کاروان» و «سرا» و «سرای» نیز در زبان پارسی باستان به معنای خانه و منزلگاه به‌کاررفته است و به‌این‌ترتیب «کاروانسرا» یعنی «سرا یا خانه کاروان که افراد آن به‌طور موقت در آنجا سکونت می‌کنند». افراد کاروان یا «قافله» را، کاروانی می‌گویند که جمع آن کاروانیان است (هادی‌زاده‌کاخکی، ۱۳۹۳:٦٠).

این کاروانسراها را می‌توان با توجه به کارکرد و موقعیت قرارگیری به دو دسته کاروانسراهای شهری و برون‌شهری تقسیم کرد. کاروانسراهایی را که در کنار راه‌های ارتباطی ساخته می‌شدند کاروانسراهای برون‌شهری می‌نامیدند و کاروانسراهایی که معمولاً برای معاملات و داد و ستد بوده است که به‌طور منظم به بازارها منتهی می‌شد، کاروانسراهای شهری می‌نامیدند (احسانی، ۱۳۸۱: ۸٤). اغلب کاروانسراهای ایران و به‌خصوص منطقه خراسان دارای حیاط مرکزی بوده است که شکل‌گیری این بناها وابسته به اقلیم هر منطقه از ایران می‌باشد. در هر نقطه از ایران جهت تطبیق با شرایط اقلیمی ازلحاظ فرم و نوع مصالح، گوناگونی‌های متعددی دیده می‌شود، به‌این‌ترتیب این نوع بناها به چهار گروه کاروانسراهای، حیاط دار مناطق مرکزی ایران، سواحل دریای خزر، کرانه شمالی خلیج‌فارس، دریای عمان و نواحی کوهستانی و مرتفع تقسیم می‌شوند (قبادیان، ۱۳۹۲: ۳٤٦-۳٤٠). اساس معماری کاروانسراها مثل بناهای تاریخی دیگر وابسته به شیوه، سنت و سبک معمول زمان خود و تااندازه‌ای با توجه به شرایط اقلیمی بوده است. باوجود اینکه، اتاق‌های حیاط مرکزی، محل نگهداری چهارپایان و حصار بیرونی که در اصل همان نمای بیرونی می‌باشد، عناصر اصلی و مهم تشکیل‌دهنده یک کاروانسرا می‌باشند، اما با توجه به تحقیق‌های انجام‌گرفته ساخت بنای کاروانسرا از خارج به داخل انجام می‌گرفته است. یعنی در ابتدای ساخت و ساز، ورودی اصلی و سپس حصار بیرونی ساخته می‌شده و پس از اتمام آن به ساخت حریم حیاط مرکزی و قسمت‌های داخلی بنا می‌پرداختند و سپس محدوده داخلی بنا را تقسیم‌بندی می‌کردند (هادی‌زاده‌کاخکی، ۱۳۹۳: ۹۹). به‌این‌ترتیب کاروانسراهای ایران علاوه بر ارزش‌های معماری، از منظر اجتماعی نیز حائز اهمیت هستند. این بناها، ازجمله معتبرترین و معتمدترین تاریخ‌نگاران زمانۀ خویش بوده و نیز راوی زندگی پیشینیان و حکایتگر شیوۀ زندگی مردمان عصر خویش می‌باشد. این موضوع مهم که در پی خود باعث تشویق عموم مردم به صیانت از معماری گذشته است، در راستا با پیشرفت زمانه می‌تواند قدمی مؤثر در سوی تبدیل‌شدن مجدد این‌گونه بناها به عرصه تحرک‌های اجتماعی باشد و مردمان امروز نیز می‌بایست این امانت را پاسداری کنند، زیرا تاریخ و آثار به‌جای مانده است که ماهیت یک ملت را شکل می‌دهد و به آن هویت می‌بخشد (فروزنده و همکاران، ۱۳۹٤: ۸). تدوین مقاله حاضر در راستای بررسی ویژگی‌های معماری تعداد مهمی از کاروانسراهای خراسان ازجمله کاروانسرای شرف، فخر داوود، طرق، زعفرانیه، مهر که در شاهراه مهم تجاری ابریشم می‌باشند، انجام شده است و چهار مورد این بناها در دشت‌های فلات مرکزی ایران واقع‌شده‌اند و جزء دسته از زیباترین، مجلل‌ترین و وسیع‌ترین کاروانسراها در فلات مرکزی خراسان می‌باشند که معمولاً دارای یک حیاط مرکزی و دو یا چهار ایوان بزرگ در جوانب می‌باشند. این بناها در ادوار مختلفی ساخته‌شده‌اند که در ادامه به بررسی آن‌ها می‌پردازیم. بر اساس این هدف، دو سؤال اصلی تحقیق مطرح می‌شوند که ویژگی‌های معماری و عناصر کالبدی کاروانسراهای موردنظر چگونه است؟ و سازماندهی فضایی

کاروانسراهای خراسان در دوره‌های مختلف تاریخی بعد از اسلام چگونه بوده است؟ رسیدن به پاسخ این سؤالات از طریق مطالعات اسنادی و میدانی انجام‌یافته، همچنین در تدوین پژوهش حاضر از روش‌های تحقیق تفسیری تاریخی بهره گرفته شده است.

پیشینه پژوهش

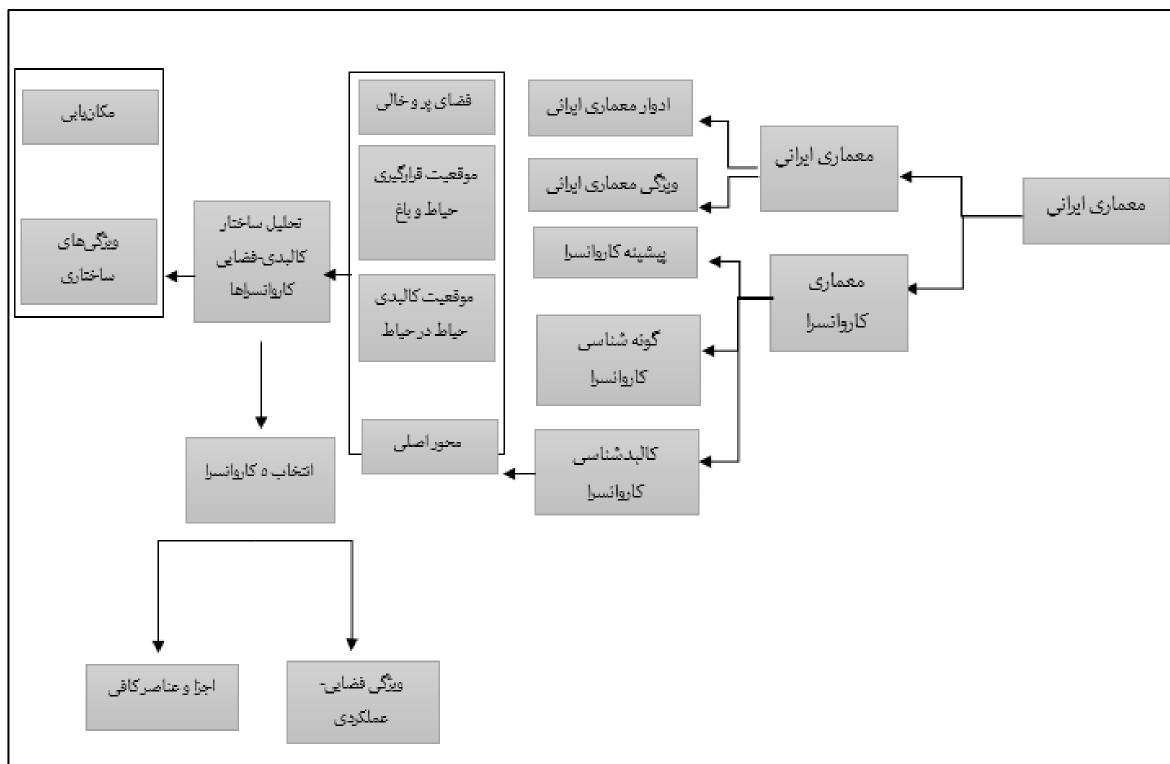
لباف خانیکی و همکاران در *کاروانسراهای خراسان* علاوه بر مرور کتابشناسی کاروانسراهای خراسان و توجه به سفرنامه‌های مختلف، واژگان مربوط به کاروانسرا و منازل بین‌راهی ارائه‌شده و نقشه‌ها و عکس‌های مختلفی در مورد راه‌های خراسان و همچنین ویژگی‌های معماری کاروانسراهای آن ذکر کرده‌اند. هادی زاده کاخکی در *کاروانسرا در ایران* به انواع راه‌های کاروانی، بناهای وابسته به راه و کاروان، کارکردهای کاروانسرا و معماری کاروانسرا می‌پردازد و متأثر از یوسف کیانی، گونه‌های مختلف کاروانسراها را بر اساس اقلیم و فرم تقسیم‌بندی می‌کند. ماکسیم سیرو در *کاروانسراهای ایران و ساختمان‌های کوچک میان راه* نخست به راه‌های بازرگانی ایران و خط سیرهای مهم کاروانی اشاره و در ادامه ضمن معرفی کاروان‌ها و وسایل حمل و نقل، کاروانسراها را بر اساس منابع مالی ساخت به انواع کاروانسراهای شاهی، کاروانسراهای خصوصی و کاروانسراهای خیریه و با توجه به موقعیت جغرافیایی و شیوه ساخت به دو گروه کوهستانی و کاروانسراهای دشت تقسیم کرده است. مؤلف همچنین برخی تحولات معماری کاروانسراها را توصیف کرده و در بخش ضمیمه نیز کاروانسراهای شهری را معرفی کرده است. تاتاری و نیستانی در *مطالعه عناصر معماری فضای ورودی:کاروانسراهای صفوی خراسان* به بررسی ویژگی‌های فضایی-کالبدی فضاهای ورودی کاروانسراهای صفوی خراسان پرداخته‌اند. مشبکی‌اصفهانی ویژگی‌های کالبدی و ساختاری کاروانسراهای عصر صفوی را معرفی نموده، بنابراین عقیده دارد که این آثار با شکوه تاریخی، اگر به‌طور مناسب مرمت و تغییر کاربری داده شوند، علاوه بر صنعت توسعه گردشگری می‌توانند مکان‌های مناسبی برای استراحت مسافران باشند. کاویان و غلامی در *بررسی سیر تحول معماری کاروانسراهای حیاط دار مرکز ایران* سیر تحول معماری، تحلیل و ارزیابی و همین‌طور الگوهای اولیه کاروانسراهای حیاط‌دار مرکز ایران را بررسی کرده‌اند. آپهام پوپ، آرتور در *معماری ایران*، گونه‌های مختلف معماری ایران از قدیم‌ترین ایام تا پایان دوره صفویه بررسی‌شده و همچنین در بخشی از کتاب ویژگی‌های برخی از کاروانسراها ارزیابی شده است. تکمیل همایون در *کاروانسرا در فرهنگ ایران*، با سفری به جاده ابریشم، اهمیت کاروانسراها و شهرهای تاریخی در این مسیر را بررسی کرده است.

روش پژوهش

روش پژوهش حاضر از نظر هدف، کاربردی و از نظر روش، تحقیق تفسیری-تاریخی می‌باشد. در این پژوهش پس از مطالعه منابع تاریخی معتبر در زمینه معماری ایرانی-اسلامی و کاروانسراها، با توجه به قرارگیری این بناها در مسیر اصلی جاده ابریشم در اقلیم خراسان، پانزده کاروانسرایی که در مسیر اصلی این جاده قرار دارند و در ادوار مختلفی از دوره اسلامی می‌باشند را بررسی نموده. سپس برای انتخاب ٥ نمونه موفق از این کاروانسراها، مؤلفه‌هایی را برای تحلیل کاروانسراها در نظر گرفتیم و با امتیازدهی به هر کاروانسرا توانستیم آن‌هایی را که عملکرد بهتری داشتند را انتخاب کنیم (جدول ١). اول اینکه در مؤلفه‌هایی که در نظر گرفته‌ایم، ویژگی فضایی و عملکردی کاروانسراها را در نظر داریم و همین‌طور برای تحلیل صحیح‌تر، کاروانسراهایی را برگزیدیم که تعداد اجزاء، عناصر کالبدی و فضایی کافی داشته باشند. درنهایت به تفسیر و بررسی معماری کاروانسراهای انتخاب‌شده پرداخته و ساختار کالبدی-فضایی آن‌ها را شناخته و به توضیح آنان می‌پردازیم. درواقع شناخت این مفاهیم باعث شناخت الگوها و عناصر معماری گذشتگان ما می‌شود. بنابراین همزمان با بررسی ساختار کالبدی-فضایی این بناها، به بررسی برخی از ویژگی‌های این بناها می‌پردازیم و نیز با برخی از آن‌ها آشنا می‌شویم. بدین‌سان می‌توان ضمن احیا و ارزش‌های معماری ایرانی، در جهت ارائه راهکارهایی مفید برای طراحی مجتمع‌های بین‌راهی و گردشگری کمک کنیم (شکل ١).

جدول ۱: کاروانسراهای مسیر جاده ابریشم در خراسان (مأخذ: نگارندگان)

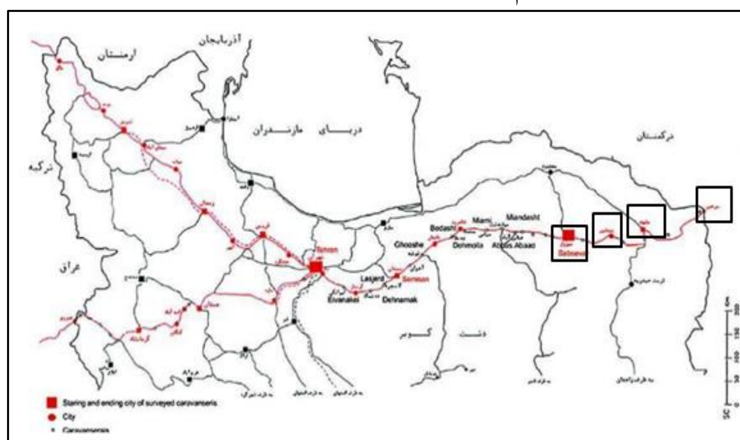
شماره	کاروانسرا	دوره	موقعیت	شماره	کاروانسرا	دوره	موقعیت
۱	سنگ بست	تیموریان	۴۰ کیلومتری شمال غربی مشهد-فریمان	۹	شاه‌عباسی سبزوار (عرب‌ها)	صفویه	جنوب غربی شهر سبزوار
۲	زعفرانیه	قاجاریه	۳۶ کیلومتری مشرق سبزوار	۱۰	سنگ کلیدر	قاجاریه	۵۰ کیلومتری مشرق سبزوار
۳	فخر داوود	تیموریان	۵۶ کیلومتری جنوب مشهد	۱۱	شاه‌عباسی نیشابور	صفویه	۱/۵ کیلومتری جنوب شرقی نیشابور
۴	مهر	قاجاریه	۴۰ کیلومتری غرب سبزوار	۱۲	طرق	صفویه قاجاریه	۵ کیلومتری جنوب مشهد
۵	علاقه بند	تیموریان قاجاریه صفوی	۶۴ کیلومتری جنوب غرب مشهد	۱۳	شرف (آبگینه)	سلجوقی	۱۴۰ کیلومتری شمال شرق مشهد
۶	ریوند	صفویه	۲۵ کیلومتری غرب سبزوار	۱۴	خاکستری	سلجوقی صفویه	۱۷ کیلومتری جنوب مشهد
۷	مزینان	صفویه	۷۵ کیلومتری غرب سبزوار	۱۵	شریف‌آباد	صفویه	۳۵ کیلومتری جنوب مشهد
۸	ماهی	غزنویان سلجوقی	۶۵ کیلومتری شرق مشهد				



شکل ۱: چارچوب نظری پژوهش (مأخذ: نگارندگان)

جاده ابریشم در خراسان

جاده ابریشم یکی از راه‌های مشهور کهن، است که آسیا را به اروپا می‌رسانده است. این جاده دو، سه شاخه می‌شده است که از بیشتر شهرها گذر می‌کرده است (پیرنیا و معماریان، ۱۳۹۲: ٤٦۲). در گذشته، گاهی راه‌ها را سنگفرش می‌کرده‌اند، همچنین راه شاهی و راه ابریشم نیز سنگفرش بوده است. ایران نیز به دلیل قرار گرفتن در موقعیت سوق‌الجیشی، یکی از مهم‌ترین مسیرهای ارتباطی شرق با غرب جهان بوده است و یکی از پراهمیت‌ترین راه‌های بازرگانی جهان باستان، یعنی جاده ابریشم از ایران می‌گذشت که از محور شرقی- غربی وارد خراسان امروزی شده و از شهرهای توس، نیشابور، سبزوار، شاهرود، دامغان، سمنان به ری باستان می‌رسیده و از ری به سمت قزوین و از آنجا به دوشاخه تقسیم می‌شده است. از گذشته دور تا به امروز همواره شاهد هستیم که حکومت‌ها و دولت‌ها اهمیت زیادی به امنیت و گسترش راه و راهداری و تأمین رفاه اجتماعی و غیره می‌دهند و جاده ابریشم گواه بر این مسئله است. در (شکل ۲) مسیر جاده ابریشم از سرخس تا نیشابور مشخص‌شده است (فرشچی و حاجی‌زمانی، ۱۳۹۸: ۱۳).



شکل ۲: مسیر جاده ابریشم در خراسان (مسیر سرخس-سبزوار) (مأخذ: سازمان میراث فرهنگی)

دوره اسلامی

در ابتدای شکل‌گیری دین اسلام، تغییراتی در سبک معماری کاروانسراها ایجاد شد و این بناها بر پایه‌ی اندیشه‌های اسلامی و مذهبی دچار تحول شدند. در دوره عباسیان (۱۳۲-٦٥٦ق) تجارت با شرق و غرب رونق یافت و به همین علت نیاز به کاروانسراها و استراحتگاه‌های بین‌راهی بیشتر احساس می‌شد. شهر بغداد پایتخت عباسیان نیاز به راه‌های ارتباطی بیشتری داشت به همین دلیل کاروانسراهای قدیمی و راه‌ها بازسازی می‌شد و به‌علاوه راه‌ها و رباط‌های جدید ساخته می‌شد تا راه تجارت را برایشان آسان گرداند. بیشتر شهرهای اسلامی در آن دوره و همچنین پایتخت‌های شاهان ایرانی در دوره‌های مختلف تاریخی بعد از ظهور اسلام نیز به همین ترتیب بنا شدند. شهرهای مهم دوره اسلامی مانند توس، بغداد، کرمان، اصفهان، شیراز، ری، بلخ، دامغان، خوارزم و غیره بر شالوده شهرهای باستانی ایران بنا شدند. در (جدول ۲) عملکرد کاروانسراها در دوره بعد از اسلام بررسی شده است (هادی‌زاده‌کاخکی، ۱۳۹۳: ٦۳).

جدول ۲: بررسی عملکرد کاروانسراهای موردبررسی در اعصار مختلف (مأخذ: نگارندگان)

دوره	عملکرد
سلجوقیان	در این دوره کاروانسراها چهار ایوانه شدند و مساجدی با گچ کاری و تزئینات زیبای مذهبی اضافه شد (هادی زاده کاخکی،۱۳۹۳: ٦٤). کاروانسراها در این دوران با مصالحی مانند آجر ساخته شد که بعدها در ایران رواج پیدا کردند. در سایر بناهای تاریخی اکثراً از خشت خام استفاده می‌شد مانند مساجد و کاخ‌های دوره هخامنشیان و ساسانیان. کاروانسراها معمولاً در نزدیکی راه‌ها و محل‌هایی که دارای آب بودند می‌ساختند به‌طوری‌که فاصلهٔ هرکدام از آن‌ها یا یکدیگر، یک روز راهپیمایی کاروانیان بود. در زمان سلجوقیان و دوره صفویان برخی موارد، این بناها را با توجه به دلایل مذهبی در نزدیکی مکان‌های مقدس و مساجد و مدارس مذهبی هم بنا می‌کردند (احسانی، ۱۳۸۱: ۳۸).
تیموریان	در مسیر جاده‌ها و داخل شهرها، به دلیل توسعه تجارت در دوره تیموری، کاروانسراهایی با نقشه‌های چهار ایوانی و تعدادی دیگر نیز همراه با تزئینات ازجمله کاشی‌کاری بنا شدند (خاقانی، ۱۳۸۹: ٥٦). در این دوره تعداد زیاد اسطبل‌ها نسبت به حجره‌های مسکونی که دورتادور حیاط مرکزی قرار گرفته بود، نکته بسیار مهمی در دوره مغول ها می‌باشد که در عصر صفویان نیز ادامه پیدا کرد، از کاروانسراهای این دوره که عموماً با نقشه چهار ایوانی بنا گردیده می‌توان رباط طرق در خراسان را نام برد (اوکین، ۱۳۸٦: ٥۱-٤۸).
صفویان	در این دوره کاروانسراها رونق بسیاری پیدا کردند که ازجمله دلایل آن می‌توان به اقتدار و ثبات سیاسی، تجارت و بازرگانی، اقتصاد شکوفا، تشویق و ترغیب شاهان، شبکهٔ منظم راه‌ها، باورهای مذهبی شیعه و انتظام امور اشاره کرد (شانواز و خاقانی،۱۳۹٤: ۳۰). در این عصر تحولات متعددی در فرم و پلان کاروانسراها ایجاد شد، به‌طوری‌که برخی از این بناها از فرم کلاسیک خود که معمولاً تا این دوره به‌صورت چهارضلعی منظم (مربع یا مستطیل) ساخته می‌شد، خارج‌شده و در فرم‌های چندضلعی منظم و گاهی نامنظم و حتی پلان‌های دایره‌ای به خود اختصاص داد. (فرشچی و حاجی‌زمانی، ۱۳۹۸: ٦). مصالح به‌کاررفته در ساختمان کاروانسراها عمدتاً شامل آجر، آهک، خشت و گچ می‌باشد.
قاجاریه	عصر قاجاریه را آغازگاه تقابل معماری ایران و غرب می‌نامند. دوره‌ای که معماری فرنگی به‌عنوان الگوی قابل تقلید در دسترس قرار گرفت، در این زمان، نوع فضاسازی و ساختمان‌سازی اروپایی بود مانند ساعت‌های بزرگ، ساختمان‌های مرتفع، بناهای عمومی، میادین و خیابان‌های خاص و سردرهای ورودی و هم عناصر کوچک و بزرگ کالبدی و تزیینی، شیروانی‌ها، ایوان‌ها، بالکن‌ها، پله‌ها و انواع تزیینات، به معماری سنتی ایران وارد گردید (افشار اصل و خسروی، ۱۳۷۷: ۱۳۰-۱۲۹). در دوره ایلخانی الگوی جدیدی متأثر از ترکیب کاروانسراهای چهار ایوانی دوره سلجوقی با گونهٔ چاپارخانه‌ای در طراحی کاروانسراها پدیدار شد که از دوره ایلخانی تا پایان دوره قاجاریه، شیوه مرسوم در طراحی کاروانسراها بود (کاویان و غلامی، ۱۳۹٥: ٤۹).

گونه شناسی کاروانسرا

ساخت کاروانسراهای ایران به دلایل مختلفی ازجمله موقعیت جغرافیایی و آب و هوا و آب و هوایی به‌گونه‌ای متفاوت ساخته می‌شد که هرکدام خصوصیات و ویژگی‌های جداگانه یا داشتند و از نظر معماری، طرح و نقشه باهم متفاوت بودند. با توجه به خصوصیات متفاوت، کاروانسراها

جداگانه موردبررسی قرار می‌گیرند همچنین ساخت این کاروانسراها به دلایل متفاوتی شکل‌گرفته‌اند که لازم است هرکدام از این شرایط بررسی شود تا بتوانیم با توجه به آن‌ها شیوهٔ معماری هر یک را موردتحقیق قرار دهیم که در ادامه دو گونه از کاروانسراها را موردبررسی قرار می‌گیرد.

حیاط‌دار مناطق مرکزی: با بررسی و مطالعات بر روی معماری کاروانسراها نشان می‌دهد که کاروانسراهای مناطق مرکزی حیاط دار، بسیار زیبا و وسیع می‌باشند و دارای یک حیاط مرکزی و به‌صورت دو و یا چهار ایوانی و اتاق مسافران در اطراف حیاط مرکزی با یک ایوان با عرض حدوداً ۲ متر در جلو آن قرار دارد و اکثراً اسطبل‌ها از اتاق مسافران مجزا و در پشت اتاق مسافران احداث شده است. اتاق مسافرین معمولاً چند پله از حیاط بالاتر بوده است و از ورود آب و گرد و خاک به درون اتاق‌ها جلوگیری می‌کند. این اتاق‌ها در چهار زاویه کاروانسرا و یا در پشت ایوان‌ها ساخته می‌شده‌اند و اتاق‌های بزرگ‌تر و مجلل شاه‌نشین بودند (ملایی، ۱۳۸۹: ۲۵).

کاروانسراهای نواحی کوهستانی و مرتفع: مناطق کوهستانی به دلیل شرایط اقلیمی سرد دارای معماری مختص خود بوده و بیشتر از استراحتگاه‌های کوچک در کنار راه‌های کوهستانی استفاده می‌شده است. ساختمان‌های سلطنتی مربوط به دوره شاه‌عباس اول نیز در همین مناطق ساخته شده است.اتاق‌های گنبد دار مرکزی با یک ردیف اتاق گنبددار و تعدادی هم اسطبل در کنار آن‌ها ساخته می‌شد. به دلیل سرما اکثریت کاروانسراهای کوهستانی اجاق یا بخاری دیواری داشتند و دیوارها از هر طرف بسته بود تا از برف و باران و سرما در زمستان و تگرگ در فصل‌های بهار و پاییز کاروانیان را محافظت کند. در دوره صفویه نیز کاروانسراهایی در مناطق کوهستانی صعب‌العبور ساخته شده است (هادی‌زاده‌کاخکی، ۱۳۹۲: ۱۰۱).

کالبدشناسی کاروانسرا

از قدیم شیوه معماری و ساخت کاروانسراها به صورتی بوده که دارای مکان‌هایی برای قرار دادن بارها و اتاق‌هایی بوده که در اطراف حیاط محصور بنا می‌شده است، اما این بناها شامل خصوصیاتی در طرح‌های خود نیز می‌باشند به این صورت که در سراسر ایران انواع ساباط ساده تا کاروانسراهایی با طرح‌های جالب معماری ساخته شده است. از مطالعات به دست آمده مشخص‌شده است که معماری کاروانسراهای ایران مانند دیگر بناها تابع شیوه، سنت و سبک رایج زمان بوده و لازم به ذکر است که شیوه معماری، محل و منطقه، موقعیت جغرافیایی و مصالح ساختمانی نقش بسیار مؤثری در ایجاد این بناها ایفا می‌کند. با توجه معمولاً کاروانسراها دارای حیاط مرکزی می‌باشند ولی در رابطه با این نوع بناها، توجه به اقلیم هر منطقه از ایران، گوناگونی‌های کمی را ازلحاظ فرم و نوع مصالح ایجاد کرده است. کاروانسراها در بناهای اسلامی تابع قواعد خاصی می‌باشند به‌طوری‌که ورودی این بناها شاخص می‌باشد و دارای دیوارهایی است که در انتهای آن‌ها بادگیرهایی تعبیه شده است. همچنین دارای نقشه‌هایی با طرح‌های مربع و مستطیل می‌باشند و در بخش ورودی سردری پیش‌آمده و بزرگ با ارتفاعی بلند تعبیه شده است. برج‌های دیده‌بانی نیز، گوشه‌ها و وسط اضلاع بنا را مشخص می‌کنند (کیانی و کالیس، ۱۳۶۸: ۷۳-۶۹).

در بین ورودی و حیاط معمولاً هشتی تاق پوش قرار دارد که وسعت بسیار بالایی دارد و می‌تواند چهارصد حیوان بارکش را در خود جای دهد. دورتادور حیاط سکوهایی قرارگرفته که از سطح زمین فاصله دارد و روی آن‌ها تاق نماهایی وجود دارد به‌طوری‌که نمای داخلی حیاط را تقسیم می‌کند. در پشت این تاق نماها برای سکونت مسافران حجره‌های کوچکی تعبیه شده است. در کاروانسراهایی که شامل دوطبقه می‌باشند، حجره‌های تحتانی به‌عنوان انبار کالا مور استفاده قرار می‌گیرد و حجره‌های طبقه فوقانی برای اقامت مسافران تعبیه شده است. به‌علاوه در گوشه‌های حیاط طویله‌هایی وجود دارد که مکانی برای نگهداری حیوانات می‌باشد (هیلن‌برند، ۱۳۷۷: ۲۷٤).

علت شکل‌گیری فضاي خالی در کاروانسرا و رابطه فضاي پر و خالی: یکی از دلایل ایجاد فضای خالی در معماری مناطق کویری این است که با در میان گرفتن فضای خالی توسط فضای پر و وجود آن در این فضا، یک خرد اقلیم ایجاد می‌شود که کاملاً با اقلیم گرم و خشک بیرون متضاد است. فضایی که پر است اجازه نمی‌دهد که بادهای نامطلوب و گرم به داخل وارد شوند، همچنین اجازه خروج هوای مرطوب

خنکی که در داخل فضا می‌باشد را نمی‌دهد. به‌این‌ترتیب می‌توان گفت معماری ایرانی، معماری درونگرا می‌باشد، بنابراین آدمی را برای دستیابی به هر آنچه که زیباست و صاحب ارزش والاست با سلسله‌مراتبی واردش می‌کند و این زیبایی‌ها را به‌راحتی نشان نمی‌دهد. بدین‌سان جهت رسیدن به آن، انسان‌ها و چه‌بسا ذهن آن‌ها را منزل‌به‌منزل برای آنچه دارای معنایی بالاست و ارزش بسیار دارد آماده می‌کند. کاروانسراهای ایران نیز از این قاعده پیروی می‌کنند به همین دلیل دارای چنین شرایطی هستند (حاجی قاسمی، ۱۳۸۳: ۱۰-۸).

موقعیت و قرارگیری حیاط و باغ در رابطه با بنای کاروانسرا: بسیاری از کاروانسراهای مناطق مرکزی ایران که دارای حیاط مرکزی بودند، علاوه بر اینکه حیاطی در میان کاروانسرا وجود داشت، در مجاورت آن باغی نیز واقع شده بود به‌طوری‌که باغ به‌عنوان ظرفی، بنای کاروانسرا را در بر گرفته بود و از طرفی حیاط در مرکز کاروانسرا، نقش مظروف را ایفا می‌کرد. به‌عبارت‌دیگر باغ هم نقش ظرف و هم نقش مظروف را داشت (نایبی، ۱۳۸۱: ۱۶۸).

موقعیت کالبدی حیاط در حیاط کاروانسراها: برخی از کاروانسراها به‌صورت حیاط مرکزی ساخته‌شده‌اند یا به‌تنهایی حیاطی را در میان خود دارند و برخی از آن‌ها علاوه بر حیاط مرکزی در میانه کاروانسرا، دارای باغی در بیرون و در همجواری کاروانسرا هستند. نوع اول با نام «حیاط کاروانسرا» نامیده می‌شود بنابراین ویژگی‌های کالبدی حیاط مرکزی درون کاروانسرا، در قالب باغچه‌بندی و فرم چلیپایی، حوض و ایوان و محور اصلی موردبررسی قرار می‌گیرد (قربان‌زاده، ۱۳۹۵: ۵).

محور اصلی: در پلان کاروانسرا، معمولاً حیاط به‌صورت متقارن و همچنین دارای دو محور تقارن اصلی و فرعی است، اما واضح است که بیشتر بر یک محور تأکید شده است، به‌طوری‌که می‌توان وجود یک محور قوی و مهم‌تر را در آن مشاهده نمود. این محور قوی درواقع همان محور اصلی در کاروانسرا می‌باشد که به‌واسطه عواملی همچون، ارتفاع یافتن ایوان‌ها در راستای این محور و همچنین طراحی خاص سردر که به نحوی شاخص در بنا خودنمایی می‌کند، تأکید می‌شود (همان: ۷-۶).

تحلیل و ارزیابی کاروانسراهای موردبررسی

کاروانسراها یکی از پیروزی‌های معماری ایران است و در هیچ کجا همسویی کارکرد و ساختار را از این کامل‌تر نمی‌توان دید (پوپ، ۱۳۹۰: ۲۳۸). در معماری ایرانی بااینکه شباهت‌های زیادی بین کاروانسراهای ایران وجود دارد، اما بر اساس بررسی‌های بسیار، دو کاروانسرای شبیه به هم و یکسان هنوز هم مشاهده نشده است به‌طوری‌که در جزئیات هر یک ویژگی‌هایی به چشم می‌خورد که از نظر تنوع شگفت‌آور است و در هرکجای این سرزمین وسیع موقعیت فرهنگی و جغرافیایی و مواد و مصالح ساختمانی و ذوق و ابتکار سازندگان کاروانسراهای خاصی را پدید آورده است (تکمیل‌همایون، ۱۳۶۹: ۲۱۷). تنوع کاروانسراهای ایران در دوره اسلامی به‌علاوه کاروانسراهایی که در مسیر بین‌المللی ابریشم قرار گرفته‌اند همگی از شاهکارهای معماری به شمار رفته است. ساختمان‌های زیادی ازجمله کاروانسراهای بزرگی مانند کاروانسرای رباط شرف در خراسان در دوره سلجوقیان ساخته شد، به‌علاوه در سده پنجم که عصر شکوفایی هنر اسلامی به‌ویژه در معماری بود به یکباره کاروانسراسازی همراه با نوآوری‌ها و تزیینات داخلی و کتیبه‌ها، رشد بسیاری پیدا کرد و پس از صفویه، در روزگار افشاریه و زندیه و به‌ویژه دوره قاجاریه نیز سنت کاروانسرا سازی ادامه یافت (هادی‌زاده‌کاخکی، ۱۳۹۳: ۶۵). در ادامه، بر اساس ابعاد کالبدی-فضایی و کارکردی، معماری ۵ کاروانسرای موردنظر را به‌عنوان نمونه‌های موفق کاروانسراهای مسیر اصلی ابریشم در اقلیم خراسان، بررسی و تحلیل نموده. کاروانسراهای موردبررسی عبارت‌اند از: کاروانسرای شرف، فخر داوود، طرق، زعفرانیه، مهر که هر یک این کاروانسراها از نظر زمانی در ادوار مختلفی مورد استفاده قرار گرفته‌اند.

مکان‌یابی کاروانسرای شرف

رباط یا کاروانسرای شرف در قسمت خاوری راه سرخس واقع شده است. این بنا یادآور زمانی می‌شود که جاده خراسان به لحاظ رونق تجارت و امنیت از اهمیت فراوانی برخوردار بوده است. رباط شرف در محور مشهد و سرخس در کنار راه قدیم نیشابور به مرو واقع شده است و امروزه از جاده‌ی اصلی مشهد-سرخس شش کیلومتر و از سرخس در جاده کنونی

پنجاه و شش کیلومتر فاصله دارد. نام این کاروانسرا همیشه رباط شرف نبوده است و گاهی از این رباط با عنوان آبگینه یا رباط آبگینه نام‌برده‌اند (حسینی، ۱۳۷۹: ۸). در (شکل ۳) موقعیت کاروانسرای شرف مشخص‌شده است.

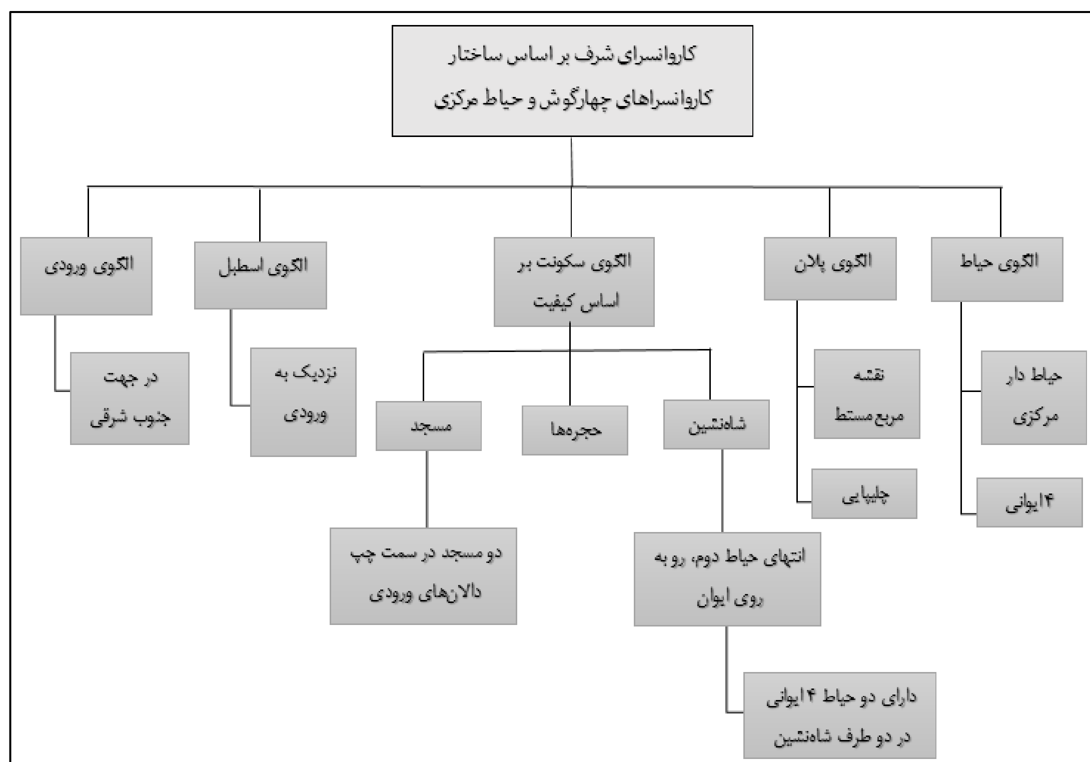


شکل:۳: موقعیت کاروانسرای شرف

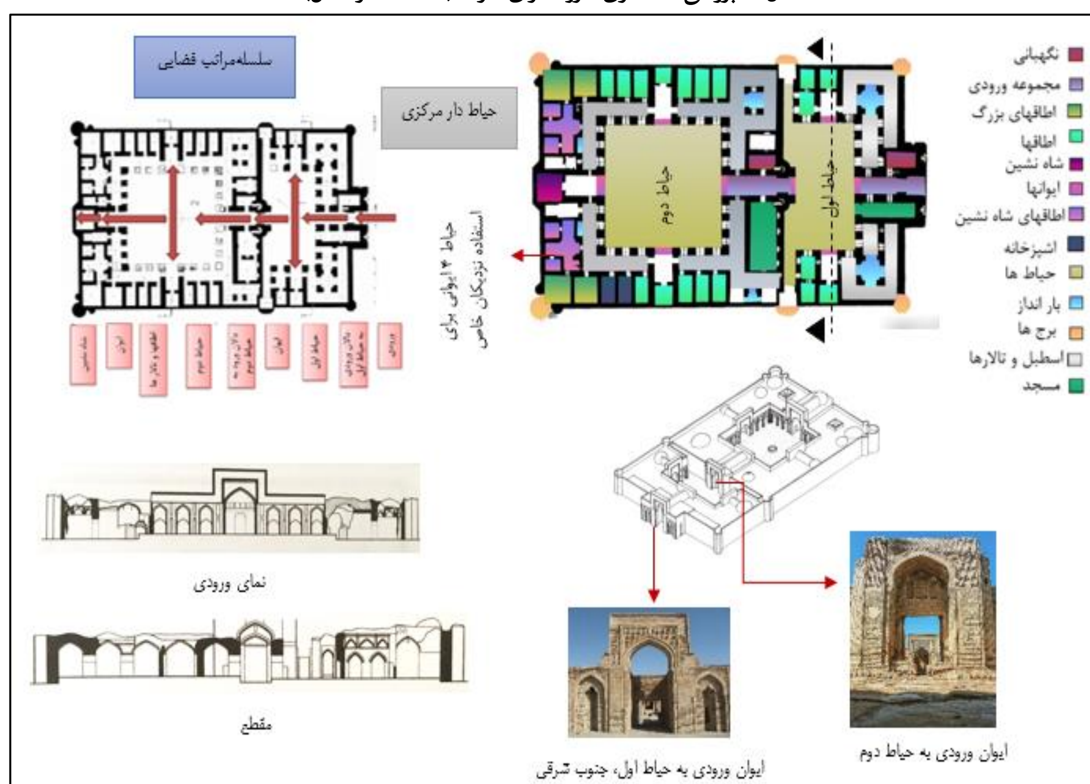
(مأخذ: Google Earth 9.1, (2019) Robat Sharaf 36°15'58"N 60°39'19"E)

ویژگی‌های ساختاری کاروانسرای شرف

این رباط از مجلل‌ترین و مهم‌ترین بناهای دوره سلجوقی است. این کاروانسرا دارای پلان چلیپایی می‌باشد که به سمت قبله ساخته شده است. دو حیاط تو در تو دارد که در دو زمان ساخته‌شده‌اند که این دو حیاط در راستای جنوب شرقی، شمال غربی به مساحت ٤٨٦٠ متر قرار گرفته است. هریک از دو حیاط دارای چهار ایوان می‌باشند که در مقابل یکدیگر قرار دارند. حیاط اول مربعی می‌باشد و به نظر می‌رسد جایگاه مسافران معمولی بوده که آنجا به استراحت می‌پرداختند، به‌علاوه حوض بزرگی در وسط آن قرار گرفته است. حیاط دوم بزرگ‌تر و با نقشه مستطیلی می‌باشد و با توجه به پیشینه رباط‌ها به افراد خاص و برگزاری مراسم آیینی اختصاص داشته است. در انتهای حیاط دوم در ته ساختمان، شاه‌نشین، رو به روی ایوان قرار گرفته است که در دو طرف آن دو میانسرای کوچک چهار ایوانی برای استفاده نزدیکان شاهان ساخته شده است، شاید اینها خانه خصوصی بوده‌اند. در این ساختمان تاق‌ها به‌صورت آهنگ و گاه چهار بخش و کلنبو نیز می‌باشد (پیرنیا، ۱۳۸۷: ۱۹۳). رواقی سراسری پیرامون هر دو حیاط کاروانسرا و در مقابل اتاق‌ها قرار دارد. از ویژگی‌های بارز این بنا می‌توان حضور دو مسجد که در هر یک از دو حیاط می‌باشد و هرکدام محرابی با تزیینات گچی در کنار در ورودی دارد. مدخل ورودی این بنا که در جهت جنوب شرقی واقع شده است، در طرفین سردر رفیع آن، دو تالار دراز قرارگرفته که محل اقامت نگهبانان بوده است. دو اسطبل در دو طرف مدخل بنا در کنار دو تالار برای چارپاداران ساخته شده است (سیرو ماکسیم، بی‌تا: ۹۸-۹٦) این رباط دارای ٦ برج از سمت خارجی بنا می‌باشد که ۲ برج در حیاط اول و ٤ برج در حیاط دوم می‌باشد. فراهم کردن آب کاروانسرا همواره مشکل و از اهمیت بسزایی برخوردار بوده است. آب مصرفی رباط شرف به دلیل دورافتادگی و در دسترس نبودن آب، از آب باران فراهم می‌شده است که دارای دو حوض انبار در زیر گنبدخانه‌های انتهایی بنا می‌باشد (همان: ۱۹۳) (شکل ٥-٤).



شکل ٤: بررسی ساختاری کاروانسرای شرف (مأخذ: نگارندگان)



شکل ٥: نقشه‌ها و تصاویر کاروانسرای شرف (مأخذ: نگارندگان)

مکان‌یابی کاروانسرای فخر داوود

یکی دیگر از منازل مهم راه قدیمی مشهد به نیشابور منزل فخر داوود بوده. این مکان در ابتدای منطقه مشهد و بین دو منزل شریف‌آباد و قدمگاه قرار داشته است. امروزه فخر داوود روستایی پرجمعیت است و در میان اراضی شهر جدید و در دست اقدام بینالود، در فاصله حدوداً ٥٦ کیلومتری جنوب

مشهد و ۴۰۰ متری جاده دوبانده مشهد-نیشابور قرار دارد. در ابتدای روستا کاروانسرایی به سبک سرپوشیده با یک آب‌انبار قرار دارد که به رباط فخر داود شهرت یافته است (لباف‌خانیکی، ۱۳۹۲: ۱۲٤) (شکل ٦).

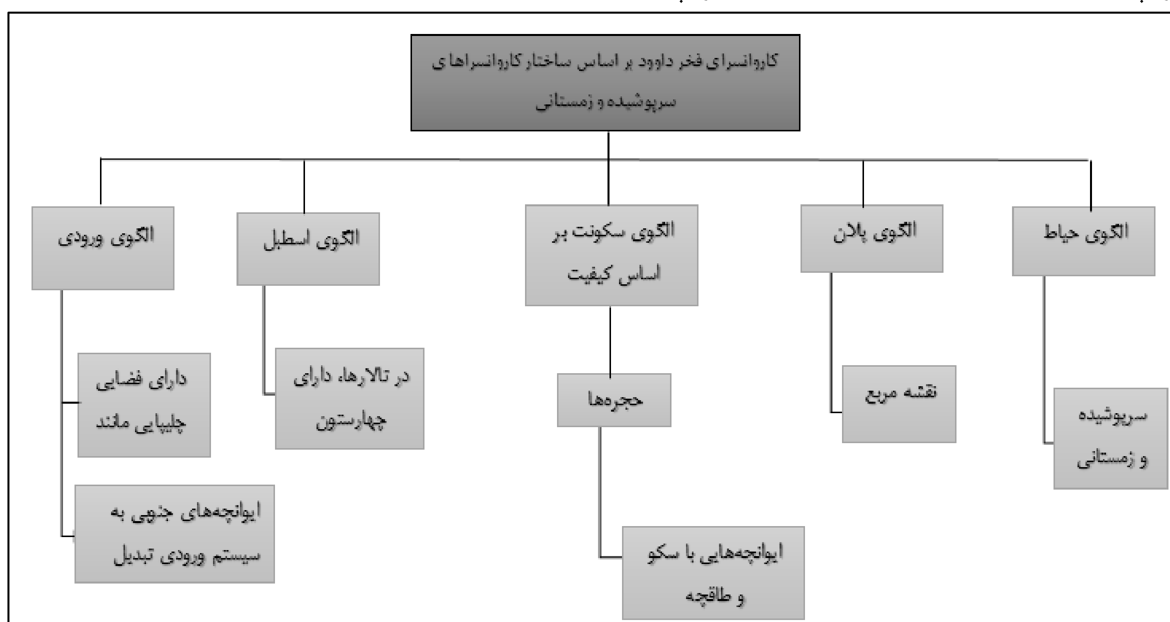


شکل ٦ : موقعیت کاروانسرای فخر داوود

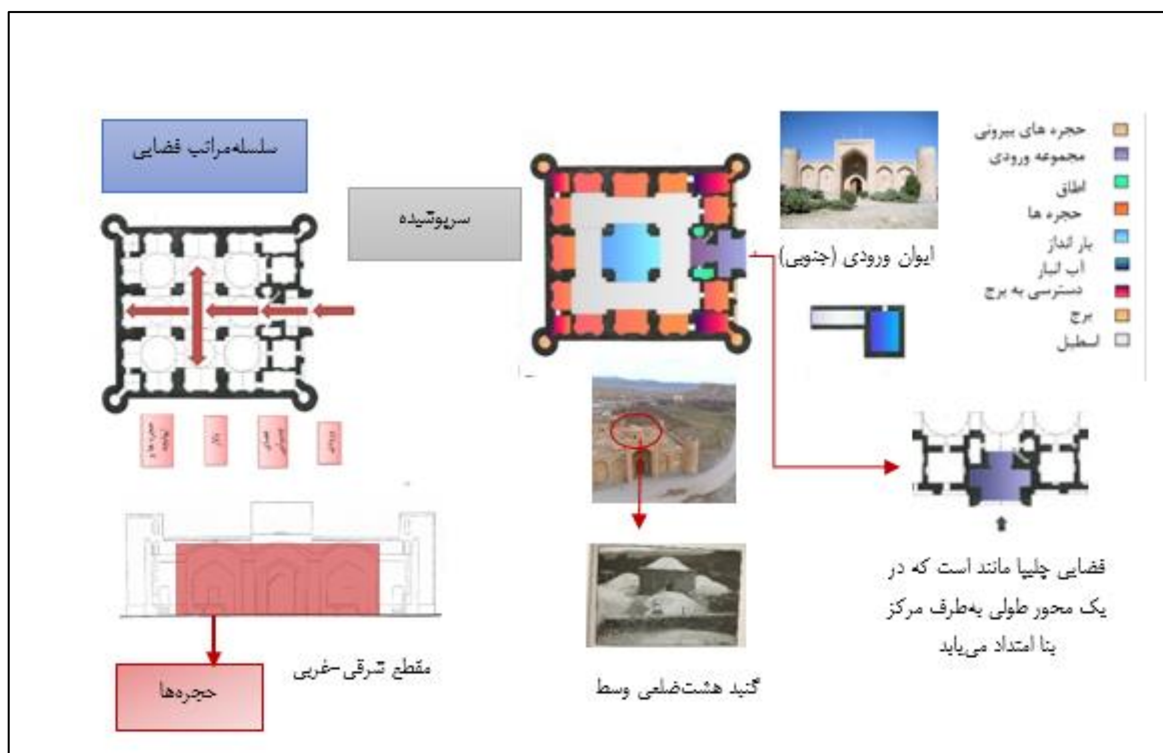
(مأخذ: Google Earth 9.1, (2019) Fakhr Davood 36°00'07"N 59°18'50"E)

ویژگی‌های ساختاری کاروانسرای فخر داوود

کاروانسرای فخر داوود در دوره تیموریان ساخته شده است. این کاروانسرا به سبک سرپوشیده و زمستانی می‌باشد و دارای پلان مربعی شکل به ابعاد ۳۰/۸ در ۳۰/۸۰ متر است. ورودی این بنا دارای یک ایوان رفیع با طاق جناغی در سمت جنوبی می‌باشد. چهار برج مدور توخالی در چهارگوشه بنا قرار دارد و کار نور رسانی به فضای داخلی بنا توسط منافذی انجام‌گرفته که به‌صورت تیرکش در بدنه بنا تعبیه گردیده است. سیستم ورودی مشتمل بر یک فضایی چلیپا مانند است که در یک محور طولی به‌طرف مرکز بنا امتداد می‌یابد. فضای داخلی کاروانسرا دارای تالاری مربع شکل است که چهارستون آجری چندوجهی در وسط آن می‌باشد و ایوانچه‌های دورتادور آن تعبیه شده است. ۱۱ ایوانچه با سکوها و طاقچه‌هایی که دارند تبدیل به محل نشیمن و استراحت مسافرین شده‌اند و ایوانچه میانی ضلع جنوبی به سیستم ورودی تبدیل گردیده است. سقف بنا را ۹ گنبد عرقچین و کم‌خیز پوشانده‌اند و گنبد وسطی بر روی ساقه‌ای هشت‌ضلعی حمل می‌شود که بر اضلاع ساقه این گنبد چهار نورگیر تعبیه‌شده تا نور کافی به درون تالار هدایت گردد. در مقابل کاروانسرا آب‌انباری قرار گرفته است که مخزنی مستطیل شکل با سقفی گنبدی وجود دارد. مصالح ساختمانی این کاروانسرا از آجر و ملاط ماسه، گچ بر شالوده‌های از جنس لاشه‌سنگ‌های متوسط و ملاط ماسه گچ ساخته شده است (لباف‌خانیکی، ۱۳۹۲: ۱۳۰-۱۲۷) (شکل ۸-۷).



شکل ۷: بررسی ساختاری کاروانسرای فخر داوود (مأخذ: نگارندگان)



شکل ۸: نقشه‌ها و تصاویر کاروانسرای فخر داوود (مأخذ: نگارندگان)

پژوهشنامه خراسان بزرگ
پاییز ۱۴۰۱ شماره ۴۸

مکان‌یابی کاروانسرای طرق

یکی از اماکنی که از موقعیتی خاص در مسیر راه مشهد به نواحی جنوب، مرکز و غرب ایران برخوردار بوده منطقه طرق است. درواقع محل اصلی ورود به مشهد و خروج از آن به مناطق دیگر محسوب می‌شده است. در فاصله حدوداً ۵ کیلومتری جنوب مشهد، در ابتدای راه شریف‌آباد و نزدیکی جاده آسفالته، کاروانسرایی برجای‌مانده که به نام رباط طرق معروف گردیده‌اند (لباف‌خانیکی، ۱۳۹۲: ۷۸) (شکل ۹).



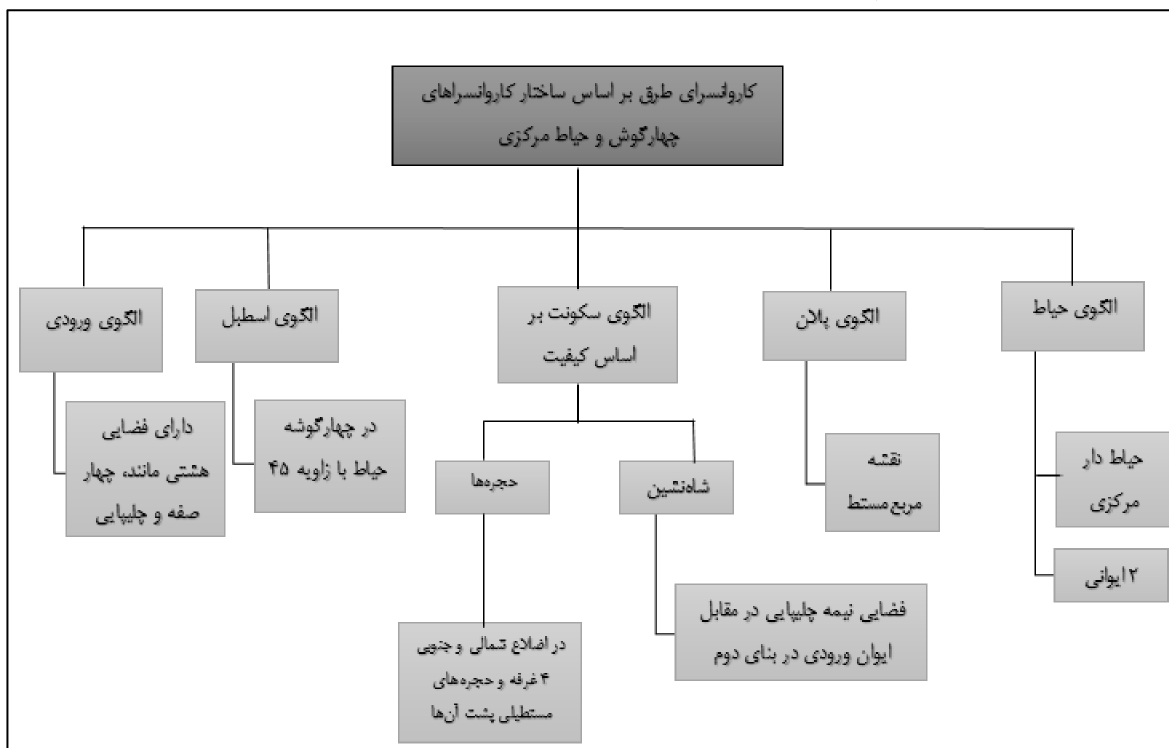
شکل ۹: موقعیت کاروانسرای طرق

(مأخذ: Google Earth 9.1, (2019) Torogh 36°11'42"N 59°37'18"E)

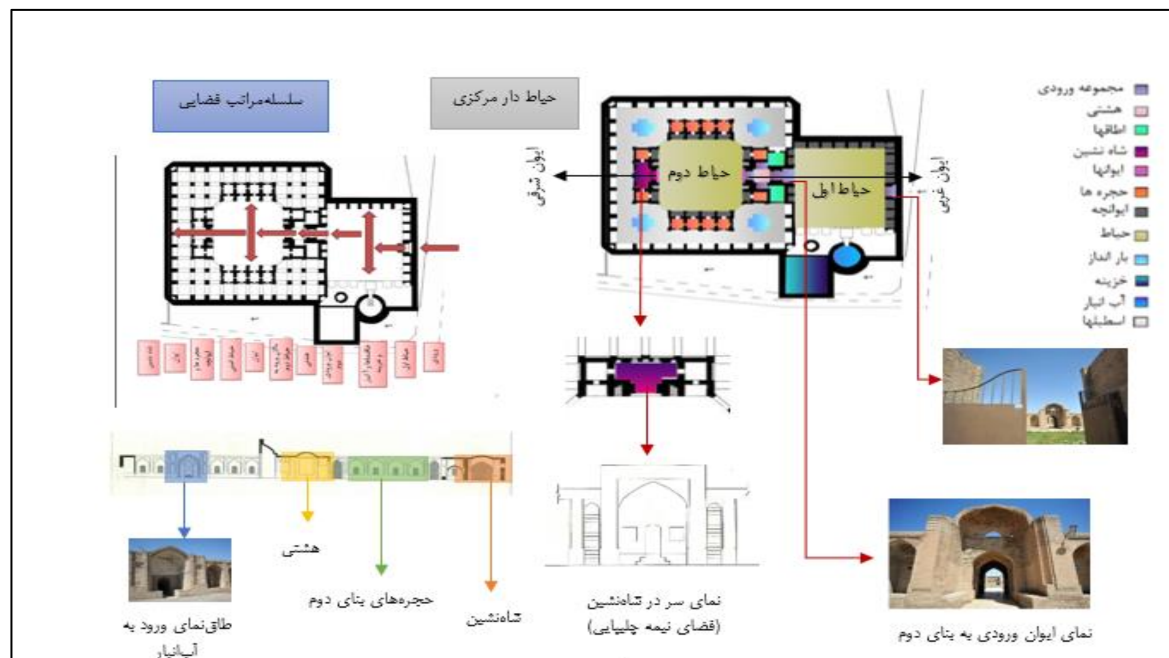
ویژگی‌های ساختاری کاروانسرای طرق

کاروانسرای طرق مجموعه‌ای مشتمل بر دو بنا به‌هم‌پیوسته می‌باشد که در دو دوره متفاوت صفویه و قاجاریه احداث و به یکدیگر ملحق گردیده‌اند. بنای اول که در ضلع شرقی واقع شده است و ورودی به بنا نیز از همین ضلع با عبور از ایوانی صورت می‌گیرد. دارای حیاط مستطیل شکلی می‌باشد به ابعاد ۲۵×۲۸ متر که در سه ضلع شرقی جنوبی و شمالی آن ایوانچه‌هایی با طاق جناغی تعبیه شده است. در ضلع جنوبی پنج طاق‌نما، در ضلع شرقی شش طاق‌نما و در ضلع شمالی هفت طاق‌نما قرار گرفته‌اند که طاق‌نماهای شرقی، در دو طرف درگاهی ورودی قرار گرفته است و طاق‌نماهای جنوبی، ورودی حوض انبار را در برگرفته‌اند. بنای دوم در جبهه غربی بنای الحاقی مزبور و در امتداد درگاهی ورودی آن قرار دارد. این بنا دارای پلان مربع‌مستطیل و به ابعاد ۵۲ در ۵۵ متر و به شیوه دو ایوانی ساخته شده است. ایوانی در ورودی بنا می‌باشد که در هر طرف آن دو غرفه با طاق جناغی قرار گرفته است. فضای مربع شکلی پس از درگاهی ورودی قرار دارد که نقش هشتی ورودی را ایفا می‌کند. در فضای داخلی، پیرامون یک حیاط مربع‌مستطیل به ابعاد ۲۳×۲۵ متر غرفه‌ها، اتاق‌ها، ایوان‌ها و اسطبل‌هایی است. در

چهارگوشه حیاط درگاهی‌های اسطبل‌ها با زاویه‌ای چهل و پنج درجه نسبت به اضلاع مجاور قرار دارند که فضایی هشتی مانند را به حیاط داده‌اند. دو ایوان کوچک با طاق جناغی شکل و متقارن با یکدیگر در دو ضلع شرقی و غربی حیاط تعبیه‌شده‌اند. چهار غرفه در هر یک از اضلاع شمالی و جنوبی حیاط می‌باشد که حجره‌هایی مستطیل شکل در پشت آن‌ها قرار گرفته است. طاقچه‌هایی بر دیوار این غرفه‌ها و حجره‌ها تعبیه‌شده و هر یک از غرفه‌ها سکوهایی به ارتفاع حدود هفتاد سانتی‌متر از سطح حیاط دارند. فضایی نیمه چلیپایی در مقابل ایوان ورودی در این بنا قرار گرفته است که به‌عنوان شاه‌نشین استفاده می‌شد. مصالحی که عموماً در این بنا استفاده شده است از آجر، گچ و گل می‌باشد. در این بنا سعی شده تا تقارن و همگونی خاصی برقرار گردد (لباف‌خانیکی، ۱۳۹۲: ۸۵-۷۹) (شکل ۱۰ و ۱۱).



شکل ۱۰: بررسی ساختاری کاروانسرای طرق (مأخذ: نگارندگان)



شکل ۱۱: نقشه‌ها و تصاویر کاروانسرای طرق (مأخذ: نگارندگان)

مکان‌یابی کاروانسرای زعفرانیه

در فاصله حدوداً ٣٦ کیلومتری مشرق سبزوار و در سمت جنوبی جاده فعلی نیشابور-سبزوار کاروانسرایی بزرگ قرارگرفته که ناخودآگاه چشم هر رهگذری را به خود جلب می‌کند (لباف‌خانیکی، ۱۳۹۲: ۱۸۳) (شکل ۱۲).

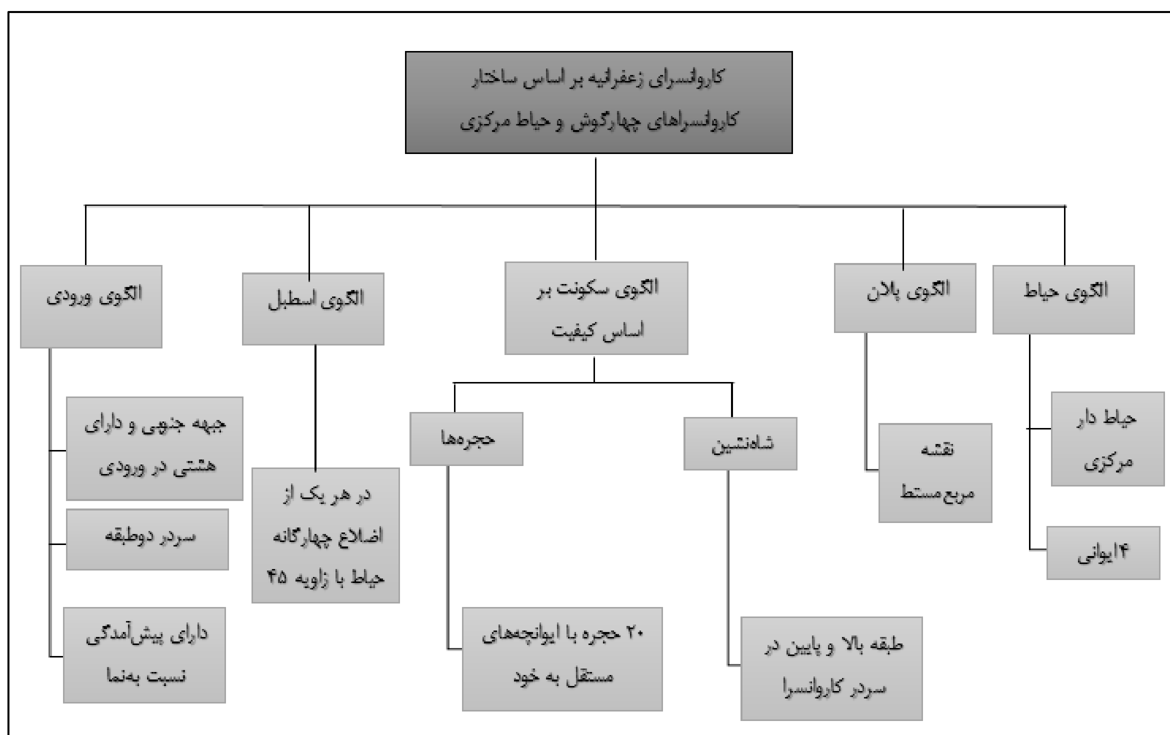


شکل ۱۲: موقعیت کاروانسرای زعفرانیه

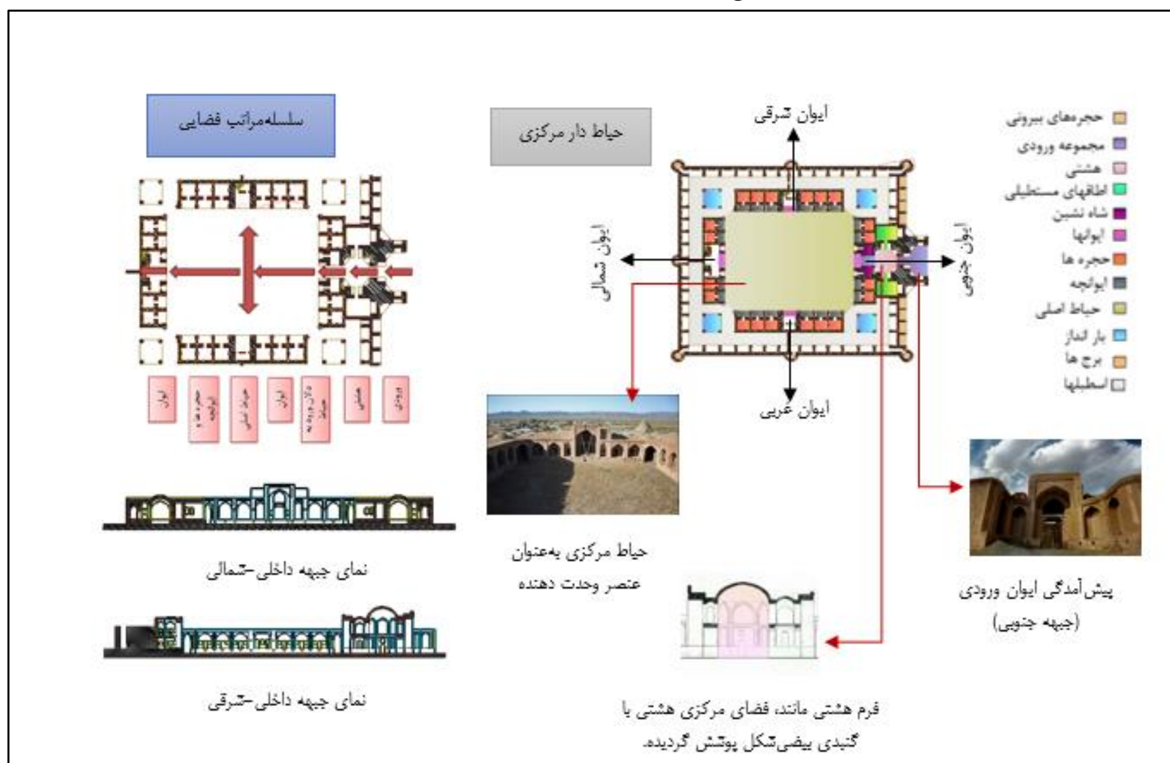
(مأخذ: Google Earth 9.1, (2019) Zaferanyeh 36°09'49"N 58°05'04"E)

ویژگی‌های ساختاری کاروانسرای زعفرانیه

این بنا در دو دوره صفویه و قاجاریه ساخته شده است. دارای پلان مربع‌مستطیل به ابعاد ۳۷ در ۳۲/٥ متر در امتداد شمالی، جنوبی و به شیوه چهار ایوانی ساخته شده است و ارتفاع بنا از سطح زمین حدود ٦ متر می‌باشد. مشتمل بر فضاهای معماری متناسب و همگونی می‌باشد. ورودی بنا در جبهه جنوبی واقع شده است و ایوان ورودی در میان دو بازوی پیش‌آمده از بنا قرار گرفته است که دارای غرفه‌هایی در بدنه بیرونی می‌باشد. هشتی ورودی فضای دلنشین و زیبایی است که از دو طرف شرق و غرب به ایوانچه‌ها و از آن‌ها به دو اتاق مستطیل شکل که طاق‌نماهایی در دیوار آن‌ها تعبیه‌شده گشوده می‌شوند. سر در کاروانسرا به‌صورت دو دهنه بر روی هم است که به شاه‌نشین طبقه بالا و پایین راه میابد راه‌پله‌هایی در دو گوشه شمالی و جنوبی هشتی قرار گرفته‌اند که به شاه‌نشین طبقه فوقانی راه می‌یابند. پس از هشتی راهرویی وجود دارد که از طرفین به دو غرفه راه میابد و از مقابل به ایوان جنوبی و سپس حیاط باز می‌شود. ابعاد حیاط مرکزی ۱۷/٥ در ۲۰ متر می‌باشد که در میان هر یک از اضلاع چهارگانه آن یک ایوان و در دو طرف هر ایوان غرفه‌ها و ورودی اسطبل‌ها تعبیه گردیده است. مجموعاً دارای ۲۰ حجره چهارگوش می‌باشد که از طرف طول ٦ حجره و در عرض آن ٤ حجره قرار گرفته است که حجره‌ها در مقابل خود ایوانچه‌ای دارند و سطح این حجره‌ها حدود یک متر از حیاط بلندتر می‌باشد. چهار طویلة بزرگ در چهار زاویه آن قرارگرفته و راه ورود به این اسطبل‌ها توسط درگاهی صورت می‌گیرد که با زاویه‌ای ۴۵ درجه نسبت به حیاط در گوشه‌های آن قرار گرفته‌اند. این درگاهی‌ها به شبستان‌هایی در گوشه‌ها گشوده می‌شوند. بر دیواره بیرونی اسطبل‌ها جمعاً ٤٦ غرفه تعبیه‌شده که سطح آن‌ها به‌صورت سکویی به ارتفاع حدود ۱ متر از سطح اسطبل‌ها بلندتر است. هفت برج توخالی بدنه بیرونی کاروانسرا را در بر گرفته‌اند که در گوشه‌ها چهار برج مدور و در اضلاع شمالی، شرقی و غربی هرکدام یک برج نیم‌دایره تعبیه شده است. راه ورود به برج‌ها توسط ایوانچه‌های مقابلشان می‌باشد. این برج‌ها علاوه بر چشم‌نوازی بنا و زیبایی آن استحکام بنا را هم تضمین کرده‌اند (لباف‌خانیکی، ۱۳۹۲: ۱۹۲-۱۸٦) (شکل ۱۳ و ١٤).



شکل ۱۳: بررسی ساختاری کاروانسرای زعفرانیه (مأخذ: نگارندگان)



شکل ۱۴: نقشه‌ها و تصاویر کاروانسرای زعفرانیه (مأخذ: نگارندگان)

مکان‌یابی کاروانسرای مهر

روستای مهر در فاصله حدوداً ۴۰ کیلومتری غرب سبزوار و در فاصله اندکی از جاده آسفالته سبزوار به شاهرود و در مجاورت آن کاروانسرای مهر قرار گرفته است (لباف‌خانیکی، ۱۳۹۲: ۲۱۲) (شکل ۱۵).

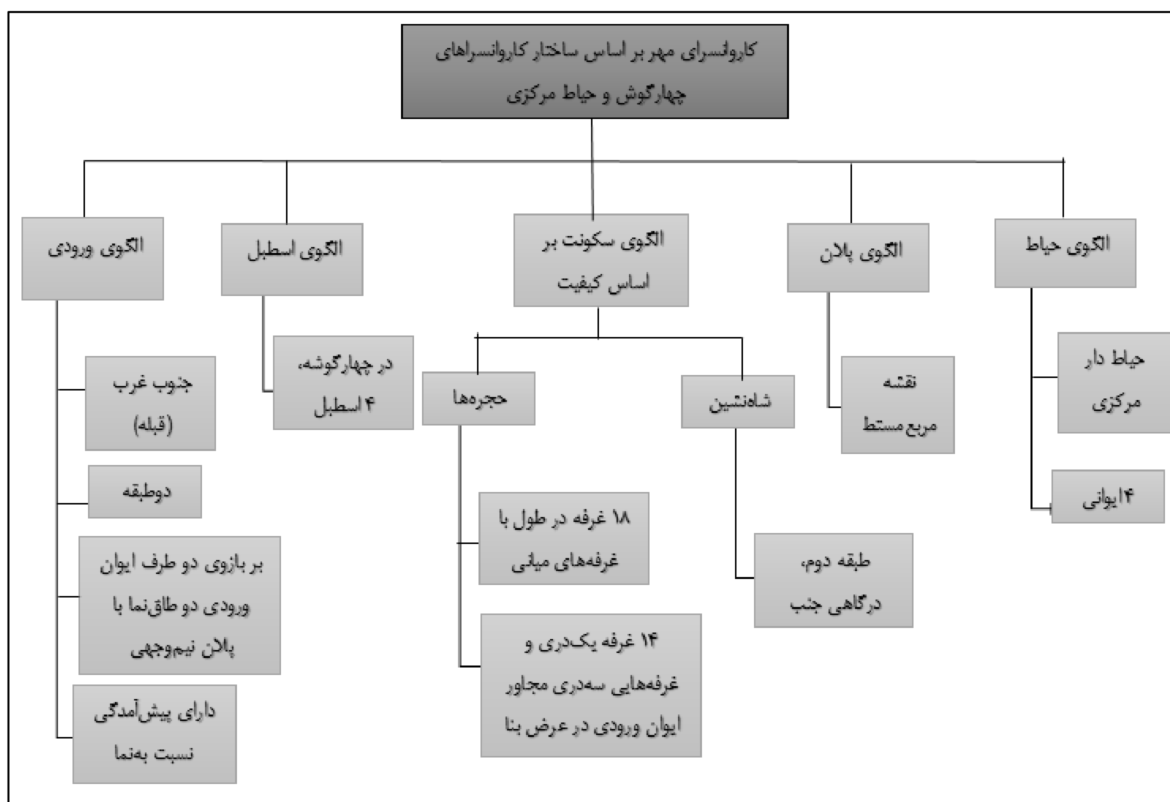


شکل ۱۵: موقعیت کاروانسرای مهر

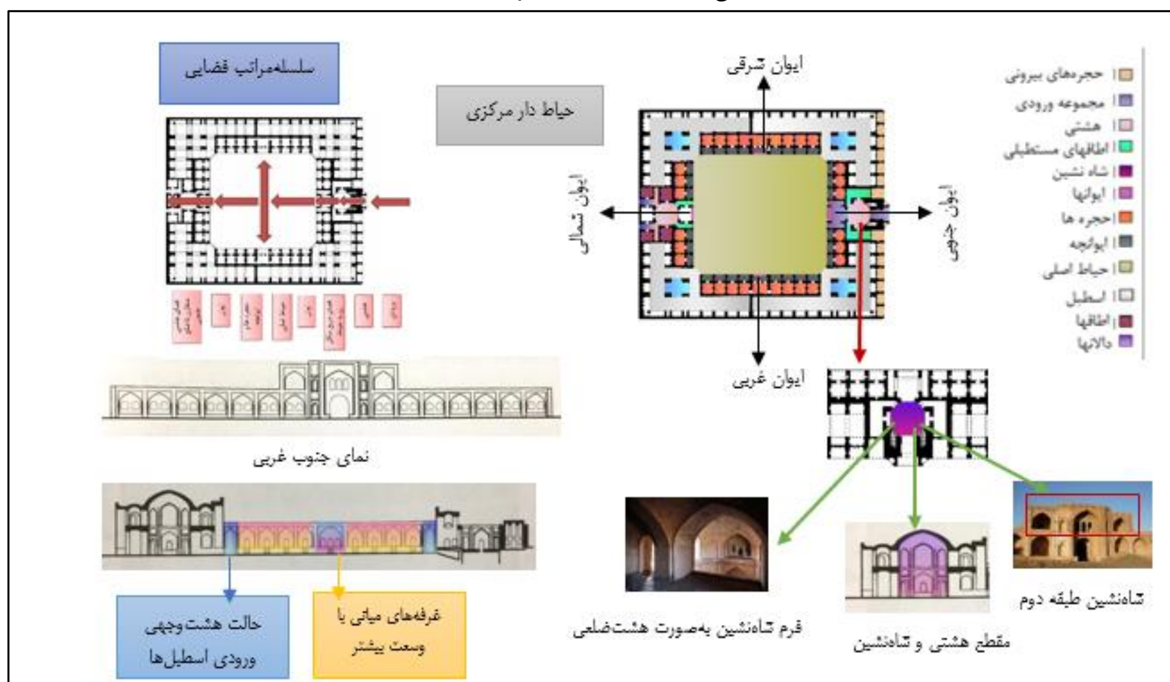
(مأخذ: Google Earth 9.1, (2019) Mehr 36°17'04"N 57°08'36"E)

ویژگی‌های ساختاری کاروانسرای مهر

کاروانسرای مهر در زمان قاجاریه ساخته‌شده که این بنا را می‌توان وسیع‌ترین کاروانسرای منطقه محسوب داشت. دارای پلان مستطیل شکل به طول ۸۱ متر و عرض ٦٨ متر می‌باشد و مساحتی بیش از ۵۷۰۰ متر را در بر رفته است. بنا به شیوه دو ایوانی ساخته شده است، اما در اضلاع شرقی و غربی، غرفه‌های میانی حیاط، متفاوت از غرفه‌های جناحین می‌باشد و بزرگ‌تر از آن‌ها اجرا گردیده به همین سبب حالتی چهار ایوانی به منظر حیاط داده است. ورودی بنا به‌صورت دوطبقه ساخته‌شده و رو به جنوب غرب (قبله) گشوده می‌شود. جمعاً ۱۴ غرفه تعبیه‌شده به صورتی که هفت غرفه در هر طرف ایوان ورودی قرارگرفته است و در کلیه اتاق‌ها، ایوان‌ها و طاق‌نماها بخاری تعبیه شده است. بخش ورودی کاروانسرا نیمی از یک چندوجهی را تداعی می‌کند و به‌صورت جلوآمده از بنا می‌باشد. ایوان ورودی که در بین این دو بازو قرار دارد درگاهی ورود به هشتی و فضاهای داخلی رباط را در میان گرفته و به‌صورت دوطبقه اجرا شده است. شاه‌نشین که در طبقه دوم در قسمت ورودی بنا قرار گرفته، توسط سه درگاهی نسبتاً بلند که در بالای درب کاروانسرا قرار دارند روشنایی خود را تأمین می‌کند. فضای داخلی کاروانسرا مشتمل بر یک حیاط مربع‌مستطیل به ابعاد ٤١ در ٤١ متر است که ایوان‌های شمالی و جنوبی، ایوانچه‌ها و غرفه و درگاهی‌های اسطبل‌ها دورتادور آن را فراگرفته‌اند. هرکدام از اضلاع شرقی و غربی حیاط ۹ غرفه و جمعاً ۱۸ غرفه دارند. ضلع شمالی حیاط متقارن با ضلع جنوبی شامل ایوانی رفیع است که دو طرف آن را شش غرفه و دو اتاق مستطیل عمیق و باریک در بر گرفته‌اند. اسطبل‌ها، گوشه‌های حیاط تعبیه‌شده‌اند که حالتی هشت‌وجهی را به آن داده‌اند و چهار ورودی دارند، این ورودی‌ها به تالارهای سرپوشیده و شبستان مانند منتهی می‌شوند. به‌علاوه در چهارگوشه و پشت غرفه‌ها نیز باراندازهایی قرارگرفته‌اند که محصور در چهارستون‌های آجری هستند و به‌صورت سکوی آجری با ارتفاع حدود ۱ متر هستند. این کاروانسرا به دلیل قرار گرفتن در اقلیم گرم و خشک درونگرا است. این درونگرایی سبب ایمنی و حفاظت کاروانسرا در برابر راهزنان نیز شده است (لباف‌خانیکی، ۱۳۹۲: ۲۱۷-۲۱٤) (شکل ١٦ و ١٧).



شکل ۱۶: بررسی ساختاری کاروانسرای مهر (مأخذ: نگارندگان)



شکل ۱۷: نقشه‌ها و تصویر کاروانسرای مهر (مأخذ: نگارندگان)

نتیجه‌گیری

یکی از مهم‌ترین راه‌های ارتباطی شرق با غرب جهان، ایران است به‌علاوه اینکه خراسان در مسیر مهم‌ترین شاهراه‌هاي تجاري یعنی جاده ابریشم قرار دارد. این جاده یکی از مهم‌ترین راه‌های بازرگانی و تجارت جهان باستان می‌باشد. در دورهٔ سلجوقی به دلیل ایجاد راه‌های تجاري مختلف و همچنین امنیت بسیار زیاد در جاده‌ها، تجارت و اقتصاد رشد یافت و درنهایت کاروانسراهاي متعددي در مسیر جاده‌هاي کاروانی و همچنین داخل شهرها براي آسایش و راحتی کاروان و کاروانیان، بنا شد. قبل از اسلام، کاروانسراها شامل

حجره‌های متعددی بودند که دورتادور حیاط قرار داشتند. به‌تدریج با گذشت زمان تغییراتی صورت گرفت، مانند وسیع‌تر شدن و گشایش فضاها در کنج‌ها، در جلوی حجره‌ها رواق‌هایی ایجاد شد و تا پایان دورهٔ سلجوقی، کاروانسراها با چهار ایوانی شدن همراه بودند. در این عصر می‌توان الگوی چهار ایوانی و ترکیب آن با گنبدخانه، رواق به‌عنوان فضای واسط با اتاق‌ها، الگوی کهن چهارصفه برای اقامت، عدم وجود اسطبل یا وجود نمونه‌های کوچک آن در نزدیک ورودی‌ها و یا قرارگرفتن آن در حیاطی جداگانه و همچنین الگوی فضای ورودی که بدون واسطه هشتی و مستقیم وارد حیاط می‌شود را نام برد. در دوره‌های بعد رفته‌رفته الگوي جدیدی به وجود آمد، به‌طوری‌که کاروانسراهای چهار ایوانی دورهٔ سلجوقی با گونهٔ چاپارخانه‌ای ترکیب شدند و این شیوه در طراحی کاروانسراها پدیدار شد. در این شیوه به‌طور منظم در چهار سمت کاروانسرا و در پشت حجره‌ها اسطبل‌ها ساخته شدند. در دوره تیموری در طراحی کاروانسراها تحولاتی ایجاد شد، به‌نحوی‌که همه اسطبل‌ها از چهار سمت حیاط به سه طرف محدود شدند و دسترسی به اسطبل از حیاط مرکزی به فضای ورودی انتقال یافت. در دوره صفویه ساخت کاروانسرا بسیار کامل‌تر شد و درواقع عصر طلایی ساخت این بناها در این دوره اتفاق افتاد. در این عصر، نمونه‌های مختلفی که دارای طرح‌های متعدد و همچنین مقیاس‌های مختلف کالبدی-کارکردی هستند، باقی مانده است. در کاروانسراهای صفویه، دوباره اسطبل‌ها در چهارطرف بنا ساخته شدند و از طریق کنج‌های حیاط که شکل‌های بسیار متنوعی به خود گرفت، ارتباط اسطبل‌ها و حیاط، امکان‌پذیر شده است و با روی کار آمدن سلسله قاجاریه، احداث کاروانسراها کمابیش مانند گذشته ادامه یافت. روش ساخت کاروانسراهای دوره قاجار را می‌توان تداوم الگوهای صفوی دانست، به این صورت که در عصر قاجاریه علاوه بر وسعت حجره‌ها و اسطبل‌ها به جزئیات فضاها بیشتر توجه شده است. به‌این‌ترتیب، با بررسی عواملی همچون ساختار، توده-فضا، سلسله‌مراتب فضایی، فضاهای پر-خالی که اساس ساختار کالبدی-فضایی کاروانسراها می‌باشند و همچنین با مشخص کردن فرم اصلی و محوربندی فضایی می‌توانیم در جهت ارائه راهکارهایی مفید برای طراحی و شکل‌گیری مجتمع‌های بین‌راهی و گردشگری یاری رسانیم (جدول ۴-۳). در تحقیقات دیگر نیز می‌توانیم بخش‌های مختلف سایر بناهای تاریخی ایران را مطالعه و الگوهای معماری آن‌ها را بازخوانی کنیم، بلکه بتوانیم راهکارهای مناسبی برای معماری معاصر پیشنهاد دهیم.

جدول ۳: بررسی ساختار کاروانسراها در ادوار مختلف (مأخذ: نگارندگان)

شماره	دوره	شیوه ساخت			
		فرمی		عملکردی	بوم گرایی
		توضیحات	پلان و حجم		
۱	سلجوقی	*وسیع‌تر شدن و گشایش فضاها در گوشه‌ها. *ترکیب الگوی چهار ایوانی، با عناصر دیگر. *عدم وجود اسطبل یا وجود نمونه‌های کوچک آن در کنار ورودی و یا استقرار آن در حیاط مجزا. *الگوی ورودی: الگوی فضای ورودی که بدون واسطه هشتی و مستقیم وارد حیاط می‌شود.	فرم مستطیلی، چهار ایوانی فرم حجمی، مکعب مستطیل با حیاط مرکزی	دارای دو حیاط سلسله‌مراتب	مقرنس‌های آجری استفاده از عناصر بومی
		فرمی		عملکردی	بوم گرایی
		توضیحات	پلان و حجم		
۲	تیموریان	*همه اسطبل‌ها از چهار سمت حیاط به سه طرف محدود شدند و دسترسی به اسطبل از حیاط مرکزی به فضای ورودی انتقال یافت.	فرم مربع، متقارن	فاقد حیاط سلسله‌مراتب، دسترسی به فضای ورودی انتقال یافت	استفاده از عناصر بومی
		فرمی		عملکردی	بوم گرایی
		توضیحات	پلان و حجم		
۳	صفویه و قاجاریه	*مجدداً اسطبل‌ها در چهار طرف بنا ساخته شدند * از طریق کنج‌های حیاط‌ها که شکل‌های بسیار متنوعی به خود گرفته، ارتباط اسطبل‌ها و حیاط، امکان‌پذیر شده است	فرم مربع‌مستطیل	دارای یک حیاط مرکزی سلسله‌مراتب	مقرنس‌های آجری استفاده از عناصر بومی
		فرمی		عملکردی	بوم گرایی
		توضیحات	پلان و حجم		
		*در عصر قاجاریه علاوه بر وسیع‌تر شدن حجره‌ها و اسطبل‌ها به جزئیات فضاها بیشتر توجه شده است	فرم مربع‌مستطیل	دارای یک حیاط مرکزی سلسله‌مراتب	استفاده از عناصر بومی

جدول ۴: جدول نتیجه‌گیری کاروانسراهای مور بررسی (مأخذ: نگارندگان)

شماره	نام	دوره	گونه	ساختار	محور اصلی	فرم اصلی	فضای پر و خالی	تصاویر
۱	شرف	سلجوقی	حیاط دار مرکزی	به‌صورت ۸ ایوانی و وجود اسطبل‌های کوچک در کنار ورودی. الگوی فضای ورودی که به‌واسطه هشتی دالان مانندی وارد حیاط می‌شود				
۲	فخر داوود	تیموریان	نواحی کوهستانی	محدودیت حیاط به سه طرف و دسترسی به اسطبل‌ها، از حیاط مرکزی به فضای ورودی انتقال داده شد				
۳	طرق	صفویه و قاجاریه	حیاط دار مرکزی	شامل دو ایوان که دسترسی به اسطبل‌ها از طریق گوشه‌های پخ حیاط، با زاویه ٤٥ نسبت به حیاط می‌باشد				
٤	زعفرانیه	صفویه و قاجاریه	حیاط دار مرکزی	الگوی چهار ایوانی و دسترسی به اسطبل‌ها از طریق گوشه‌های پخ حیاط می‌باشد. وجود هشتی واسطه‌ای برای ورود است				
٥	مهر	قاجاریه	حیاط دار مرکزی	الگوی چهار ایوانی و تداوم الگوهای صفوی، بزرگ‌تر شدن غرفه‌ها و اسطبل‌ها و توجه به جزییات فضاها				

به‌این‌ترتیب کاروانسراهای خراسان را می‌توان ازجمله معتبرترین و معتمدترین بناها و همچنین راوی زندگی پیشینیان و حکایتگر شیوۀ زندگی مردمان عصر خویش دانست. بنابراین شناسایی این کاروانسراها، می‌تواند با استفاده از تجربیات کسب‌شده از گذشتگان و در پی آن انتخاب الگوهای مناسب به ساخت بناهای امروزی کمک شایانی کند و درعین‌حال فرصت‌هایی را به‌منظور شناخت و غنا بخشیدن به ارزش‌ها برای دوره معاصر به وجود آورد.

فهرست منابع

۱. آپهام پوپ، آرتور. (۱۳۹۰). ***معماری ایران***. ترجمه غلامحسین صدری افشار. تهران: دات.

۲. اوکین، برنارد. (۱۳۸٦). ***معماری تیموری در خراسان***. ترجمه علی آخشینی. مشهد: بنیاد پژوهش‌های اسلامی.

۳. افشار اصل، مهدی؛ و محمدباقر خسروی. (۱۳۷۷). «معماری ایران در دوره قاجار». ***هنر و معماری***. (شماره ۳٦)، ۱۲۰-۱۳۸.

۴. احسانی، محمدتقی. (۱۳۸۱). ***یادی از کاروانسراها، رباط‌ها و کاروان‌ها در ایران***. تهران: امیرکبیر.

۵. پیرنیا، کریم. (۱۳۹۲). ***معماری ایرانی***. تدوین غلامحسین معماریان. تهران: دانشگاه علم و صنعت ایران.

٦. تکمیل همایون، ناصر. (۱۳٦۹). «کاروانسرا در فرهنگ ایران». ***تحقیقات تاریخی***. (شماره ۵-۴)، ۲۰۱-۲۲۷.

۷. تاتاری، مهدی؛ و جواد نیستانی. (۱۳۹۳). «مطالعه عناصر معماری فضای ورودی:کاروانسراهای صفوی خراسان». ***پیام باستان‌شناسان***. (شماره ۲۱)، ۱۲۰-۱۰۹.

۸. حسینی، سید محسن. (۱۳۷۹). ***رباط شرف***. ج ۱. مشهد: بنیاد پژوهش‌های اسلامی.

۹. حاجی قاسمی، کامبیز. (۱۳۸۳). ***گنج‌نامه (کاروانسراها، بناهای بازار)***. تهران: روزنه.

۱۰. خاقانی، راضیه. (۱۳۸۹). «بررسی کارکرد کاروانسرا در سلسله صفوی». ***پایان‌نامه کارشناسی ارشد***. دانشگاه زنجان: دانشکده علوم انسانی.

۱۱. سیرو، ماکسیم. (بی‌تا). ***کاروانسراهای ایران ساختمان‌های کوچک میان راه‌ها***. ترجمه عیسی بهنام. تهران: سازمان ملی حفاظت از آثار باستانی ایران.

۱۲. شانواز، بلال؛ و راضیه خاقانی. (۱۳۹۴). ***کاروانسراهای ایران‌زمین***. تهران: پازینه.

۱۳. صبوری زالوآبی، آرش (۱۳۹۲). «تاریخچه کاروانسرا». ***تاریخ‌پژوهی***. (شماره ۵۵)، ۱۸۲-۱۴۵.

۱۴. فرشچی، حمیدرضا و؛ مهدی حاجی‌زمانی. (۱۳۹۸). «بررسی کاروانسراهای ایران و بناهای وابسته به آن». ***معماری‌شناسی***. (شماره ۷)، ۱۳-۱.

۱۵. فروزنده، نسیم؛ و همکاران. (۱۳۹۴). «بررسی و مطالعه کاروانسراهای ایران». ***کنفرانس بین‌المللی انسان، معماری مهندسی عمران و شهرسازی***. ۸-۱.

۱٦. قبادیان، وحید. (۱۳۹۲). ***بررسی اقلیمی ابنیه سنتی ایران***. تهران: دانشگاه تهران.

۱۷. قربان زاده، مژگان. (۱۳۹۵). «حیاط کاروانسرا (کاروانسرا باغ‌ها)». ***منظر***. (شماره ۸)،۱-۱۰.

۱۸. کیانی، محمد یوسف؛ و کالیس ولفرام. (۱۳٦۸). ***فهرست کاروانسراهای ایران***. تهران: وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.

۱۹. کاویان، مجتبی؛ و غلامحسین غلامی. (۱۳۹۵). «بررسی سیر تحول معماری کاروانسراهای حیاط دار مرکز ایران». ***علمی فنی هنری***. (شماره ۷۵)، ۴۹-٦٦.

۲۰. لباف‌خانیکی، رجبعلی؛ و همکاران. (۱۳۹۲). ***کاروانسراهای خراسان***. ج۱. تهران: سازمان میراث فرهنگی و گردشگری.

۲۱. ملایی، معصومه. (۱۳۸۹). «بررسی انواع کاروانسراهای ایران». ***فن و هنر***. (شماره ۵۰)، ۲۳-۲۷.

۲۲. نایبی، فرشته. (۱۳۸۱). ***حیات در حیاط، حیاط در خانه‌های سنتی ایران***. تهران: نزهت.

۲۳. هادی‌زاده کاخکی، سعید. (۱۳۹۳). ***کاروانسرا در ایران***. تهران: دفتر پژوهش‌های فرهنگی.

۲۴. هیلن براند، رابرت. (۱۳۷۷). ***معماری اسلامی***. ترجمه ایرج اعتصام. تهران: شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری.